

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2001-264202
 (43)Date of publication of application : 26.09.2001

(51)Int.CI. G01L 17/00
 B60C 23/00
 B60C 23/04

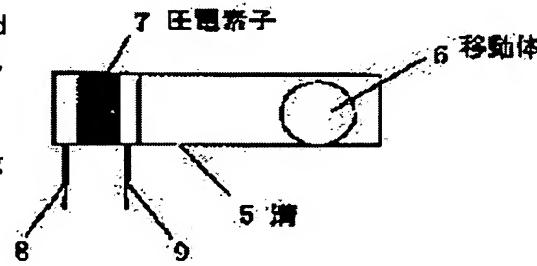
(21)Application number : 2000-071396 (71)Applicant : PACIFIC IND CO LTD
 (22)Date of filing : 15.03.2000 (72)Inventor : OKUBO YOICHI
 ISHIKAWA KEIICHI

(54) TIRE INFLATION PRESSURE SENSOR

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To abolish measurement in a constant time interval at stopping time, and to avoid useless battery consumption by measuring tire inflation pressure even in a low speed travel state just after starting travel of an automobile.

SOLUTION: This tire inflation pressure sensor composed of a pressure sensor for detecting tire inflation pressure, a travel sensor for detecting travel, an electronic circuit part for transmitting detecting pressure to a car body side receiver by a radio wave and a battery for actuating the electronic circuit part, is so constituted that the travel sensor is formed out of a moving body 6 and a piezoelectric element 7, the electronic circuit part discriminates a period of voltage generated when the moving body 6 collides with the piezoelectric element 7 by rotation of the tire to start the travel when the period becomes short, and to stop the travel when the period becomes long.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開2001-264202

(P2001-264202A)

(43)公開日 平成13年9月26日 (2001.9.26)

(51)Int.Cl.⁷
G 0 1 L 17/00
B 6 0 C 23/00
23/04

識別記号

F I
G 0 1 L 17/00
B 6 0 C 23/00
23/04

テマコト⁸(参考)
B 2 F 0 5 5
G
N

審査請求 未請求 請求項の数2 O L (全3頁)

(21)出願番号 特願2000-71396(P2000-71396)

(22)出願日 平成12年3月15日 (2000.3.15)

(71)出願人 000204033
太平洋工業株式会社
岐阜県大垣市久徳町100番地

(72)発明者 大久保 陽一
岐阜県大垣市久徳町100番地 太平洋工業
株式会社内

(72)発明者 石川 啓一
岐阜県大垣市久徳町100番地 太平洋工業
株式会社内

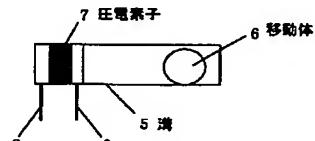
F ターム(参考) 2F055 AA12 BB20 CC60 DD20 EE40
FF49 GG25 HH19

(54)【発明の名称】 タイヤ空気圧センサー

(57)【要約】 (修正有)

【課題】 自動車の走行開始直後低速走行の状態でもタイヤ空気圧の測定を可能にすることにより、停止時の一定時間間隔での計測を廃止し、無駄な電池の消耗を避ける。

【解決手段】 タイヤの空気圧を検出する圧力センサーと、走行を検知する走行センサーと、検出圧力を電波で車体側の受信機に送信する等の電子回路部と、当該電子回路部を作動させるための電池等からなるタイヤ空気圧センサーにおいて、走行センサーを移動体6と圧電素子7とで形成し、タイヤの回転により当該移動体6が圧電素子7に衝突して発生する電圧の周期を電子回路部で判別し、周期が短くなったことで走行開始、長くなったことで走行停止とすべく構成したタイヤ空気圧センサーである。



【特許請求の範囲】

【請求項1】タイヤの空気圧を検出する圧力センサー1と、走行を検知する走行センサー2と、検出圧力を電波で車体側の受信機に送信する等の電子回路部3と、当該電子回路部3を作動させるための電池4等からなるタイヤ空気圧センサーにおいて、走行センサー2を移動体6と圧電素子7とで形成し、タイヤの回転により当該移動体6が圧電素子7に衝突して発生する電圧の周期を前記電子回路部3で判別し、周期が短くなったことで走行開始、長くなったことで走行停止と判定すべく構成したタイヤ空気圧センサー。

【請求項2】移動体6として硬球を使用し、当該移動体6が移動する溝5の反圧電素子側に適度な深さのくぼみ10を設けたことを特徴とする請求項1記載のタイヤ空気圧センサー。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、自動車用タイヤ内の空気圧の適否を車室側で確認できるタイヤ空気圧センサーに関するものである。

【0002】

【従来の技術】従来のタイヤ空気圧センサーは、たとえば、10秒間隔等の一定時間毎に圧力を計測し、異常があった場合には、ただちにその計測圧力を送信すべく構成されていた。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、このような構成は、自動車の走行開始直後のタイヤ空気圧の異常がわからないとか、停止時にも一定時間間隔で計測し続けることになり、無駄な電池の消耗をきたし、電池寿命を短いものにしていた。

【0004】このような問題を解決する手段として、図6に示すように、タイヤの空気圧を検出する圧力センサー1と、走行を検知する走行センサー2と、検出圧力を電波で車体側の受信機に送信する等の電子回路部3と、当該電子回路部3を作動させるための電池4等によりタイヤ空気圧センサーを構成せると共に、遠心力スイッチ11を電池4と電子回路3の間に設け、走行速度が例えば20km/hになると、遠心力スイッチ11がONとなり、電子回路部3が動作する構成がとられていた。

【0005】しかし、この構成の場合は、ある速度まで走らないと遠心力スイッチ11がONにならないため、渋滞等でノロノロ運転の場合には検知できないという問題があった。また、通常の消費電流が数μAと小さいため、スイッチの接点を極めて高信頼性にする必要があった。なお、図7は、当該遠心力スイッチ11の一例で、移動子12とばね13と接点14、15とから構成されており、走行による遠心力で、移動子12がばね力に打ち勝って移動し、接点14と15を導通状態にする。

【0006】本発明は、上記のような問題点を解決する

ためになされたもので、タイヤが数回転した段階で確実に走行開始を検知し、ただちにタイヤの空気圧を計測して異常の有無を検出するとともに、走行時と停止時の計測間隔を変えることにより、停止時の無駄な電池の消耗を減らそうとするものである。

【0007】

【課題を解決するための手段】本発明の空気圧センサーは、タイヤの空気圧を検出する圧力センサー1と、走行を検知する走行センサー2と、当該センサー信号を演算・処理し、タイヤ空気圧を電波で車体側の受信機に送信する電子回路部3と、当該電子回路部3を作動させるための電池4等からなるタイヤ空気圧センサーにおいて、当該走行センサー2を移動体6と圧電素子7とで形成し、当該移動体6がタイヤの回転によって移動し、前記圧電素子7に衝突することにより発生する電圧周期を前記電子回路部3で処理・判定し、周期が短くなったことで走行開始、長くなったことで走行停止と判定すべく構成したものである。

【0008】また、タイヤの回転が超低速の場合にも、移動体に一定の衝撃速度を与えることができるよう、移動体として硬球を使用し、当該移動体が移動する溝5の反圧電素子側に適度なくぼみ10を設けたことを特徴とするものである。

【0009】

【発明の実施の形態】以下、本発明の実施例を図面に基づいて説明する。図1は、本考案のタイヤ空気圧センサーの構成図で、タイヤの空気圧を検出する圧力センサー1と、走行を検知する走行センサー2と、当該走行センサー2からの信号(発生電圧)間隔を検出・処理し、走行開始または停止を判定するとともに、その結果に応じてタイヤ空気圧センサーの信号を演算・処理し、電波で車体側の受信機に送信する電子回路部3と、当該電子回路部3を作動させるための電池4等から構成されている。

【0010】図2は、前記走行センサー2の構造断面図で、タイヤの回転により溝5内を移動する移動体6と、当該移動体6の衝突により電圧を発生する圧電素子7と、発生する電圧を取り出す電極8、9とから形成されている。

【0011】また、図3に示すように、前記の溝5の反圧電素子側にくぼみ10を設け、タイヤの回転が超低速の場合に、移動体6が、ゆっくり溝5内を動くのではなく、あるタイヤ回転角度で一気にくぼみ10から飛び出すようにしている。

【0012】

【発明の作用】本発明の空気圧センサーによれば、タイヤの回転により移動体6が溝5内を移動し、これが圧電素子7に衝突することによって発生する電圧の周期を電子回路部3を構成するマイクロコンピュータ等で監視し、これが、図4に示すように徐々に短くなった場合は

走行開始と判断し、また、図5に示すように徐々に長くなつた場合は走行停止と判断する。

【0013】

【発明の効果】以上のように、本発明のタイヤ空気圧センサーは、タイヤの回転により、移動体6が圧電素子7に衝突し、その時に発生する電圧の周期により、車が走行状態か停止状態かを判別することができるので、走行開始直後にタイヤの空気圧を計測し、異常の有無を判定したり、走行モードに応じて、計測時間間隔を変え、停止時の無駄な電池の消耗を減らすことができる。また、この走行センサーは、発電方式であるために、スイッチ接点方式で発生する接点の接触不良によるトラブルも皆無である。

【0014】さらに、溝5の反応電素子側にくぼみ10を設けたことにより、タイヤが超低速で回転はじめた場合にも、タイヤがある回転位置に来た段階で、移動体6がくぼみ10から勢いよく飛び出し圧電素子7に衝突するため、くぼみ10がない場合のように、発電電圧が低く、電子回路部3が走行開始を検知しないトラブルを回避することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明によるタイヤ空気圧センサーのブロック図。

【図2】 本発明によるタイヤ空気圧センサーを構成する走行センサーの構造断面図。

【図3】 本発明によるタイヤ空気圧センサーの低速走*

*行時の動作確実にする走行センサーの構造断面図。

【図4】 本発明によるタイヤ空気圧センサーを構成する走行センサーを使用した場合の自動車の走行開始時の電圧波形。

【図5】 本発明によるタイヤ空気圧センサーを構成する走行センサーを使用した場合の自動車の走行停止時の電圧波形。

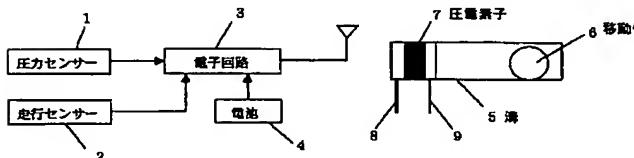
【図6】 従来の遠心力スイッチを使った場合のタイヤ空気圧センサーのブロック図。

【図7】 従来の遠心力スイッチの構造断面図。

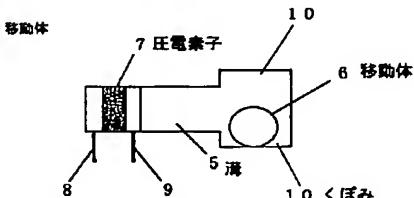
【符号の説明】

1	圧力センサー
2	走行センサー
3	電子回路部
4	電池
5	溝
6	移動体
7	圧電素子
8	電極
9	電極
10	くぼみ
11	遠心力スイッチ
12	移動子
13	ばね
14	接点
15	接点

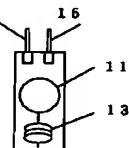
【図1】



【図2】



【図3】



【図4】



【図5】



【図6】

